



CLUB ALPINO ITALIANO
Gruppo Regionale Emilia Romagna
info@caiemiliaromagna.org
presidente@caiemiliaromagna.org
Via Stalingrado, 105 – 40128 Bologna
Telefono/fax 051 234856

PROT. 024/2020

Bologna, 25 giugno 2020

Al Responsabile del Servizio valutazione impatto
e promozione sostenibilità ambientale
della Regione Emilia-Romagna

Dott. Valerio Marroni

via P.E.C.

OGGETTO: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2018 e dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, del "Nuova seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammorsamento fisso "Direttissima" e della scivola "Cupolino" in comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale" nei Comuni di Lizzano in Belvedere (BO) e di Fanano (MO) – proposto dal Comune di Lizzano in Belvedere. **OSSERVAZIONI**

1 - PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO

Premessa

Come riportato espressamente nella "Comunicazione di avvenuta pubblicazione..... e avvio periodo di osservazioni" a firma del Dott. Valerio Marroni del Servizio VIPSA della Regione Emilia-Romagna, il procedimento amministrativo avviato consiste nella "Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2008 e dell'art. 19 del D.lgs 152/2006"; lo stesso cita: il progetto "ricade nella tipologia progettuale di cui agli allegati B.3 della L.R. 4/2018 e nel dettaglio nella categoria B.3.14"

Osservazione

Il progetto in questione ricade nei Parchi regionali del Corno alle Scale e Alto Appennino modenese nonché nel sito Rete Natura 2000 ZPS/ZSC IT4040001 Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano.

L'art. 4, comma 1, punto c) della LR 4/2018 prevede che siano assoggettati a VIA "i progetti elencati negli allegati B.1, B.2 e B.3 che ricadono anche parzialmente all'interno di aree naturali protette, comprese le aree contigue, ai sensi della normativa vigente ovvero all'interno dei siti della Rete Natura 2000".

Il progetto in esame ricade nella categoria B.3.14 e si configura come un nuovo impianto, pertanto a nostro avviso esso dovrebbe essere sottoposto a VIA.

Quanto sopra anche a motivo dei seguenti punti.

2 – FOTOINSERIMENTO DELLE OPERE

Premessa

L'elaborato EG14 propone il fotoinserimento delle opere in progetto, limitandosi a simulare puntualmente l'impatto visivo delle singole componenti – nella fattispecie le tre stazioni di valle, intermedia e di monte; le stesse stazioni rappresentate sembrano essere tipi standardizzati piuttosto che quelle che saranno realmente realizzate. Tale scelta è insufficiente a rappresentare l'inserimento paesaggistico complessivo dell'opera nella sua interezza e, pertanto, è inidonea a valutarne l'impatto visivo.

Ugualmente nell'elaborato *C-Relazione paesaggistica, al cap. 6.2 Viste rendering dell'impianto in progetto, nell'elaborato Relazione tecnica generale e nell'elaborato Relazione di incidenza ambientale (VINCA)*.

La mancata definizione delle caratteristiche definitive dei piloni e delle stazioni comporta una valutazione inadeguata del loro reale inserimento nel paesaggio. Inoltre non è stato simulato il nuovo tracciato stradale in modifica dell'esistente. In definitiva il progetto presentato non consente una valutazione completa e adeguata degli impatti ambientali e paesaggistici, lasciando in sospeso anche problemi di natura tecnica che potrebbero portare a modifiche sostanziali nelle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutive; si veda a questo proposito anche il successivo punto 3.

Osservazione

Si chiede che venga effettuato il fotoinserimento dell'intera opera in progetto dai diversi punti del comprensorio e del crinale da cui essa risulterà visibile, utilizzando immagini delle nuove opere che saranno effettivamente realizzate, e che venga rappresentato anche il nuovo tracciato stradale in modifica dell'esistente.

3 – VERIFICA DELLA STABILITA' DEI VERSANTI

Premessa

L'elaborato EG01_3, nella parte tratta dall'*Atlante dei rischi idraulici ed idrogeologici* del P.A.I., mostra come la stazione di valle ricada in area di frana quiescente e, nella parte tratta dalla *Carta del dissesto – Inventario delle frane* della RER, mostra come i piloni S13 ed S14 e la stazione di monte ricadano in area di deformazione gravitativa profonda di versante, mentre il pilone S12 ne è appena ai margini di valle. La stessa rappresentazione compare nella *Figura 19 "Stralcio Carta Geologica estratta dal Geoportale Regione Emilia Romagna"* a pag 29 dell'elaborato *C-Relazione paesaggistica*, che poco dopo afferma "*Rispetto alla tipologia di intervento, al suo sviluppo planimetrico ed all'entità e forma degli scavi richiesti per la esecuzione delle opere di fondazione, secondo ragionevoli previsioni, non si osservano indicazioni ostative alla realizzazione delle opere in progetto.*"

L'elaborato EG05_2 e l'elaborato *Relazione tecnica generale* mostrano in sezione gli sterri ed i riporti da realizzare in corrispondenza delle stazioni di valle, intermedia e di monte, il calcolo delle quantità da movimentare è riportato nell'elaborato *Calcolo sommario della spesa e quadro economico* ma non sono eseguiti calcoli sugli effetti della movimentazione sulla stabilità dei versanti interessati. Inoltre tutti gli elaborati planimetrici di progetto mostrano la necessità di raccordare mediante movimenti terra le stazioni di progetto e le piste esistenti.

Lo studio geologico affronta in maniera generica le problematiche inerenti i movimenti di terreno. Si può osservare come gli interventi raffigurati, parzialmente, nelle sezioni topografiche in corrispondenza delle tre stazioni, mostrino cunei di riporto la cui stabilità è incompatibile con le condizioni di equilibrio. I riporti hanno inclinazioni di 45° e sono realizzati, come nel caso della stazione di monte, su pendii ad elevata inclinazione naturale; inoltre il materiale utilizzato proverrà dagli scavi previsti e pertanto avrà parametri di resistenza incompatibili con i profili assegnati; tutto questo comporterà necessariamente la realizzazione di opere di sostegno, che non sono previste negli elaborati di progetto.



In particolare per le stazioni intermedia e di monte non sono stati adeguatamente rappresentati i volumi degli sterri e riporti né in sezione né in planimetria.

Questo condiziona conseguentemente anche il fotoinserimento delle opere (Tavola EG14) che non è pertanto rappresentativo di quello che sarà il reale impatto paesaggistico delle stesse, conducendo in questo modo a valutazioni errate; si veda a questo proposito anche il precedente punto 2.

Osservazione

Si chiede che vengano effettuate tutte le verifiche di stabilità di versante in relazione alle opere di sterro e riporto previste e che vengano maggiormente dettagliate le condizioni di stabilità dei rilevati, dimensionando anche eventuali opere di sostegno. I fotoinserimenti dovranno essere rivisti e rappresentare compiutamente le scelte progettuali.

4 - COLLEGAMENTO CON IL VERSANTE TOSCANO

Premessa

L'elaborato *C-Relazione paesaggistica*, riporta a pag. 10 la *Figura 4 Carta di collegamento dell'appennino Tosco – Emiliano*, recante in intestazione gli stemmi delle Regioni Toscana ed Emilia-Romagna, in cui compaiono tre zonizzazioni. Le zone contrassegnate con i numeri 1 e 2 sono classificate *“corridoi infrastrutturali per la realizzazione di collegamenti a fune per la fruizione estiva e invernale dei due comprensori”*; di queste la zona 1 è interessata dall'impianto in progetto e la zona 2 ricade completamente in territorio Toscano; la terza zonizzazione riguarda una area individuata con un cerchio rosso retinato a righe classificata *“ambito degli interventi ed opere di raccordo in quota di completamento del sistema di collegamento Doganaccia – Corno alle Scale”*.

Tale carta compare anche in altri elaborati del progetto in esame.

Osservazione

Si chiede di specificare in quali atti della Regione Emilia-Romagna e della Regione Toscana sia stata approvata tale zonizzazione.

Si chiede lo stralcio dall'elaborato *C-Relazione paesaggistica* e da tutti gli altri elaborati che contengono tale carta, delle seguenti zone:

zona 2 *“corridoi infrastrutturali per la realizzazione di collegamenti a fune per la fruizione estiva e invernale dei due comprensori”*, in quanto ultronea perché completamente ricadente in territorio toscano e non interessata dal progetto in esame;

zona individuata con un cerchio rosso retinato a righe classificata *“ambito degli interventi ed opere di raccordo in quota di completamento del sistema di collegamento Doganaccia – Corno alle Scale”*, in quanto non interessata dal progetto in esame.

5 - RISCHIO SISMICO

Premessa

L'elaborato *C-Relazione paesaggistica*, al cap. 2.1.2 analizza la compatibilità dell'opera, tra gli altri piani, con il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna (P.T.C.P.) ed afferma che la Carta di rischio sismico mostra come la seggiovia in progetto ricada nell'*“area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche”*. Per poi affermare che *“Cionondimeno non si osservano sensibili condizionamenti rispetto alle caratteristiche tecniche della infrastruttura in progetto.”*

Osservazione

Assunto comunque che le opere in progetto debbano resistere alle sollecitazioni sismiche desumibili dalla zonazione sismica regionale senza causare danni alle persone, si chiede se la struttura presentata nel progetto abbia la dimensione definitiva o se invece in relazione alle sollecitazioni

sismiche attese dovrà subire ridimensionamenti, in elevazione e in fondazione, che ne possano alterare l'impatto ambientale e paesaggistico.

6 - PISTE ESISTENTI E NUOVE PISTE

Premessa

L'elaborato EG03 "Alternative di tracciato" mostra una serie di alternative all'ipotesi progettuale. Nelle planimetrie, piano quotato su base fotoaerea, sono indicate anche le piste da sci (colore grigio). Passando dalla tavola 1 alla tavola 3 si osserva nella zona di monte una modifica dei tracciati delle piste. In particolare una nuova pista immediatamente a ovest della stazione di monte e due nuovi tracciati a nord. In particolare uno di questi attraversa il profondo canale che scende dal versante del monte Cupolino. Nessuno degli elaborati di progetto fa riferimento a nuove piste.

Osservazione

Si chiede di fornire maggiori dettagli in merito ai contenuti degli elaborati grafici, ovvero se è prevista la realizzazione di nuove piste, incompatibili con le norme vigenti, e conseguenti movimenti di terreno.

7 - RIMOZIONE IMPIANTI "DIRETTISSIMA" E SCIOVIA "CUPOLINO" E RIPRISTINI AMBIENTALI

Premessa

L'elaborato *C-Relazione paesaggistica* il cap. 8.2 "Fasi di realizzazione dei lavori" prevede il ripristino ambientale delle sole aree interessate dalla costruzione del nuovo impianto e, nel cap. 5. *Documentazione fotografica degli impianti da rimuovere* mostra immagini della seggiovia "direttissima" e della sciovia "Cupolino"; infine nell'allegato *ISM Smontaggi, demolizioni e ripristini* si riportano fotografie esemplificative della demolizione delle opere fuoriterza degli impianti.

Nonostante le citazioni di cui sopra, l'elaborato *Calcolo sommario della spesa e quadro economico*, che prevede un costo globale dell'intervento pari ad € 7.097.936,50, riporta il conteggio dei costi articolato per le singoli lavori ed opere senza annotare nessun lavoro inerente lo smantellamento degli impianti "direttissima" e sciovia "Cupolino" né, tanto meno, nessun lavoro di rinaturazione dei luoghi interessati da tali opere da smantellare.

Il quadro economico di cui all'allegato A dell'Accordo tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Regione Emilia-Romagna e la Regione Toscana ai fini del sostegno e della promozione congiunta degli impianti sciistici della montagna tosco-emiliano-romagnola, approvato con Delibera Num. 1731 del 06/11/2017 della Giunta regionale dell'Emilia-Romagna, prevede una spesa di 5.800.000 € per interventi in territorio della RER.

Osservazione

Si chiede di completare l'elaborato *Calcolo sommario della spesa e quadro economico* con l'indicazione dei costi dei lavori di smantellamento della seggiovia "direttissima" e della sciovia "Cupolino" e di rinaturazione delle aree interessate dallo smantellamento.

Si chiede inoltre di chiarire quali siano le fonti finanziarie per la copertura totale delle opere previste e di quelle di cui si chiede l'integrazione.

8 - INTERFERENZE TRA PISTE DA SCI E PERCORSI ESCURSIONISTICI INVERNALI E SCIALPINISTICI

Premessa

Il comprensorio sciistico del Corno alle Scale e, in generale, tutta l'area del crinale tosco-emiliano-romagnolo, sono da sempre frequentati anche nella stagione invernale da grandi quantità di escursionisti, su racchette da neve e ramponi, e da scialpinisti. La presenza di questo tipo di frequentatori della montagna invernale in prossimità delle piste da sci può rappresentare motivo di tensione e di pericolo, mentre l'attraversamento delle piste da parte degli escursionisti, a volte

inevitabile, può anche essere oggetto di sanzione. Non si può d'altro canto risolvere tale incompatibilità di uso del territorio semplicemente con divieti, sia perché di difficile rispetto, sia per l'importanza anche economica del fenomeno dell'escursionismo invernale sia, infine, per l'inaccettabilità sociale del divieto di frequentare un'area di pregio ambientale, e in generale la montagna, in ogni stagione.

Osservazione

Si chiede di cogliere l'occasione della riorganizzazione del comprensorio sciistico del Corno alle Scale dovuta al progetto in esame per individuare i punti di interferenza tra piste da sci ed itinerari escursionistici invernale e scialpinistici e di risolverli con adeguate opere e adeguata segnaletica.



Il Presidente GR CAI Emilia-Romagna

Massimo Bizzarri

Il Presidente Sezione CAI Alto Appennino Bolognese

Renzo Torri

Il Presidente Sezione CAI di Modena

Alberto Accorsi

